SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA/12
DOMINGO 22 DE JULIO DE 2001
Turismo 12

CHILE
Termas de Chillán

MARRUECOS
Fez, una ciudad imperial

Vía a la Puna

Crónica de un viaje a bordo del Tren de las Nubes. Turistas nacionales y extranjeros en una de las excursiones más atractivas de la provincia de Salta

POR GRACIELA CUTULI

La estación de esquí de Portillo, a unos 164 kilómetros de Santiago de Chile, ofrece magníficas pistas para esquiadores principiantes y expertos, en el cálido marco familiar del hotel del mismo nombre. El origen de este centro invernal donde se encuentra, dicen, "la mejor nieve del mundo".



Hotel Portillo. Más de 50 años de esquí y confort al pie del Aconcagua.

Un tradicional centro de esquí chileno

El histórico Portillo

Los comienzos de la práctica del esquí en la Cordillera están vinculados al avance del trazado de la línea de ferrocarril trasandino que unió Chile con Argentina pasando al pie del macizo del Aconcagua. Esta epopeya se remonta al año 1887, cuando el gobierno chileno de José Manuel Balmaceda encargó a ingenieros ingleses el trazado y la construcción de una vía de ferrocarril a través de los Andes, por el paso de Uspallata, para conectar sí Chile con Mendoza y Buenos Aires. Para estudiar las condiciones climáticas durante el invierno, la compañía inglesa contratada recurrió a dos aventureros noruegos, que recorrieron la zona durante toda una de las estaciones frías: y las hazañas de que fueron capaces estos dos hombres fueron un factor decisivo para conocer mejor la región y adoptar el trazado definitivo del ferrocarril.

EL TREN DEL ESQUÍ A principios del siglo XX las obras ya estaban avanzadas, y en 1910 ya se inauguró la línea entre Chile y Mendoza. Curiosamente, el tren sirvió de elevación mecánica para los esquiadores de la época. Los noruegos e ingleses sobre todo contribuyeron a popularizar este deporte, por entonces totalmente desconocido en el vecino país. Acompañados por aficionados locales, utilizaban el tren para subir a las montañas y luego deslizarse libremente por senderos y pendientes, hasta llegar a las estaciones del valle. Aquellos pioneros fueron también los primeros en cruzar las canchas que hoy pertenecen al complejo de Portillo, el centro de deportes de invierno chileno al pie del Aconcagua.

Sin embargo, si bien el esquí tuvo un historia temprana en Chile –ya en 1909 se fundó el primer club, gracias a inmigrantes alemanes residentes en Valparaíso– habrá que esperar hasta los años 40 para que empiece la historia de Portillo. El desarrollo de esta estación de esquí está íntimamente vinculado con la Laguna del Inca, un lago natural que puede definirse como el epicentro del paisaje de la localidad cordillerana: en sus aguas, donde se reflejan las altas cumbres que la rodean, no se tardó en descubrir el potencial atractivo turístico de la zona.

Eran tiempos de realizaciones prestigiosas, lejos de las cadenas de hoteles multinacionales, tiempos en que en las grandes obras se empeñaban los gobiernos nacionales. Mientras en Argentina se construía el hotel Llao-Llao, del lado chileno se empezó a proyectar, bajo el impulso del presidente González Videla, el hotel Portillo, sobre la base de un pequeño refugio de montaña a orillas de la laguna. Así se armó una empresa estatal dedicada a la construcción de un establecimiento de lujo en medio de la montaña, con el propósito de desarrollar la zona a nivel turístico y proponer a las clases altas chilenas un centro de deportes invernales bastante cercano a Santiago. Había otra intención, sin embargo: su proximidad con la frontera era un reaseguro en tiempos de discusiones limítrofes entre la Argentina y Chile.

TIEMPOS DE CAMBIO Durante once años, el centro funcionó como empresa pública hasta que el conservador Alessandri decidió venderlo, en lo que fue una de las primeras privatizaciones de la historia económica de Chile. En 1960 el centro fue comprado por norteamericanos, y un año más tarde fue "reinaugurado", con la participación de importantes esquiadores estadounidenses especialmente llegados para la ocasión. Pero la mayoría de la instalaciones actuales provienen del reacondicionamiento que se hizo en 1966 para la realización del Campeonato Mundial de Esquí de ese año.

Junto a su cara deportiva, Portillo quiere ser también un centro familiar, una pequeña "boutique" entre las grandes tiendas del esquí, según las palabras de Henry Purcell, su actual dueño. Muchas familias vuelven cada año a esquiar en Portillo, y el hecho de que la estación se limite sólo al hotel es una gran ventaja para quien busca un ambiente familiar para sus vacaciones de invierno. A diferencia de otros lugares, no se privilegia la vida nocturna, si bien figuras de la farándula también aparecen a veces sobre las pistas de esquí.

Los habitués dicen que Portillo año tras año no cambia, sino que mantiene su aspecto y su atmósfera, pero no sucede lo mismo con el medio que le dio vida. Hace ya varios años que la línea de ferrocarril ha sido abandonada y, como el tributo que el encantador paisaje de la Laguna del Inca y Portillo tuvieron que pagar al progreso, largas colas de camiones pasan en verano o invierno por la ruta que une Chile con Argentina por el Paso del Cristo Redentor. El ronroneo de los motores sube suavemente hacia las pistas, y se mezcla con el suave ruido de los esquís al deslizarse sobre la nieve. Esa nieve que los instructores de Portillo –en su mayoría profesionales que hacen la temporada boreal y austral cada año– dicen que es "la mejor del mundo".

DATOS UTILES

Hotel Portillo: las tarifas por la estadía semanal en Portillo, por persona, oscila entre los 4700 y 1595 dólares en temporada alta (mes de julio). En agosto, las tarifas bajan un poco, y oscilan entre los 3770 y 1280 dólares por persona por semana. Hay ofertas especiales para familias con niños. Las tarifas incluyen cuatro comidas diarias y todos los servicios del hotel, que organiza diversas actividades recreativas durante la temporada para el entretenimiento de sus huéspedes.

Informes: Hotel Portillo, Renato Sánchez 4270, Santiago De Chile teléfono.: (56) 2 263 0606.

E-mail: info@skiportillo.com **Internet:** www.skiportillo.com

POR JULIÁN VARSAVSKY

La escena transcurre dentro de un sueño blanco. Una pileta circular cubierta por un luminoso solarium de vidrio despide un vapor termal blanquecino. El agua es muy aceitosa, a tal punto que nos permite flotar boca arriba sin más esfuerzo que un suave movimiento de pies y manos. Al sumergirnos hasta el cuello, el vapor caliente acaricia la cara y dilata los poros de la piel, y cuando lo aspiramos, sentimos que entra en nuestro cuerpo como un torrente purificador.

Un pequeño túnel comunica la piscina cubierta con otra al aire libre. Al cruzarlo, aparece de repente una gran montaña tapizada de nieve desde el pie a la cima, donde los rayos del sol estallan en una explosión de blancura. Estamos en la parte baja de un gran anfiteatro blanco de lisura perfecta, que en lo alto parece ocultar numerosas chimeneas que lanzan vapores blancos (se trata de las fumarolas naturales). Un bosque de lenga, totalmente deshojado y con los ramajes cubiertos de nieve, nace junto a la piscina. Casi como una ofrenda del cielo, delicados copos aterrizan suavemente sobre el rostro del bañista y se derriten por efecto del vapor. El sueño se repite por la noche, en el mismo lugar, cuando las montañas se perfilan como una sombra aun más oscura que el cielo, y el vapor agrega un halo de misterio al ambiente. Es el momento oportuno para recostarse boca arriba en la piscina sobre una de las camas de agua, pródigas en hidromasajes. Al mirar hacia arriba vemos un cielo particularmente negro, típico de los parajes apartados, donde las estrellas adquieren un brillo especial y se multiplican hasta el infinito.

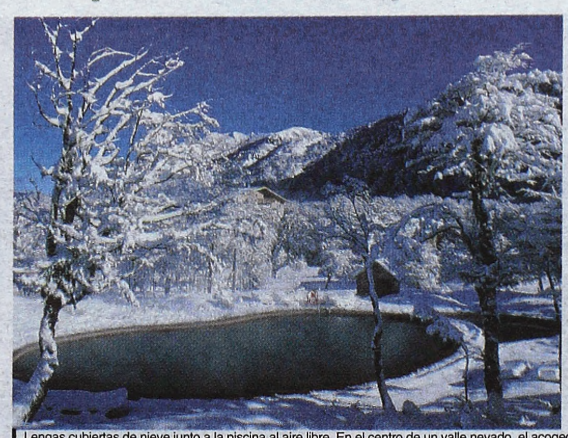
"SALUTE PER ACQUA" No es nada casual que la palabra "spa" sea en realidad la abreviatura de esa frase latina. En las famosas Termas de Caracalla, cuyos monumentales restos perduran a metros del Coliseo Romano, podría rastrearse el origen de esta modalidad del turismo que combina tratamientos de salud con placer, que a decir verdad tiene más de lo último que de lo primero. Basta con recorrer las instalaciones del spa del Gran Hotel de Termas de Chillán para darse cuenta de que aquí nadie tiene aspecto de estar enfermo, sino todo lo contrario.

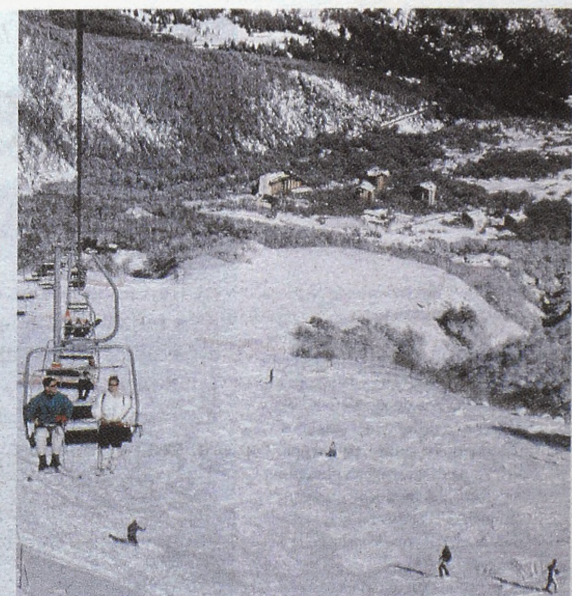
Desde la época en que los indios pehuenches venían a este lugar a cicatrizar sus heridas, las comodidades han mejorado notablemente, a tal punto que en la actualidad se dispone de sofisticadas tecnologías como la cápsula Thalatherm, de aspecto inconfundiblemente espacial, donde el turista se introduce dejando la cabeza afuera, luego de ser untado con fangos terapéuticos de origen volcánico. La máquina lanza vapores húmedos sobre la piel para acentuar la efectividad del barro, dejando el cuerpo sumido en la relajación total. Además hay diversos tratamientos de fangoterapia y de hidroterapia como, por ejemplo, el tratamiento de hidrospa, en el cual la persona se recuesta en una tina con cien chorros de agua termal que producen una profunda relajación, ideal para el reuma y el estrés. Entre estos tratamientos, uno de los más divertidos para reducir tensiones musculares y activar el sistema circulatorio es el baño de pistón: 10 minutos a merced de un chorro de

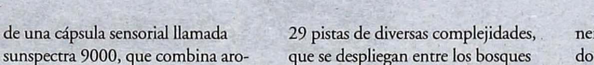
CHILE *Las Termas de Chillán*

Del esquí al spa

A dos horas de la ciudad de Concepción, un valle blanco cubierto de nieve alberga un spa-resort de cinco estrellas y 29 pistas de esquí. Después del deporte, los esquiadores se relajan en las cálidas aguas mineralizadas de las Termas de Chillán, donde se ofrecen tratamientos de hidroterapia y fangoterapia.






Lengas cubiertas de nieve junto a la piscina al aire libre. En el centro de un valle nevado, el acogedor Hotel Termas de Chillán combina el vértigo del esquí con las relajantes aguas termales.

agua a presión que brota de una manguera especial. Y después de esta recia ducha, es muy aconsejable tomar un baño sauna o de vapor natural de azufre. La masoterapia es un capítulo aparte, y nadie se retira del spa sin antes disfrutar de una buena sesión de masajes en todo el cuerpo, o una localizada en los pies o en el cuello y la cabeza. También están los tratamientos de aromaterapia dentro de una cápsula sensorial llamada sunspectra 9000, que combina aromas, música y vibración corporal, y por último, se ofrecen técnicas de talasoterapia –en base a algas marinas– y de reiki.

A TODA VELOCIDAD Las Termas de Chillán se han consolidado como uno de los centros de esquí más completos de Sudamérica. Hay 29 pistas de diversas complejidades, que se despliegan entre los bosques como los brazos de un pulpo, sumando un total de 46 kilómetros de recorridos señalizados y un desnivel vertical de 1100 metros (desde la cima hasta la base de lamontaña). Entre ellas hay una de 13 kilómetros de extensión, que es la más larga de Sudamérica.

Los amantes del snowboard disponen de pistas especiales y un sofisticado "snowpark". Entre las variantes se cuentan las motos de nieve y los trineos con perros Alaskan Malamute, los mismos que utilizan los esquimales en el Polo Norte. Para los más audaces queda la opción del "heliski", que consiste en subir en helicóptero a la cima de la montaña y descender a todo vértigo por una empinadísima ladera (la ascensión cuesta $ 60). Para los niños hay una mini-escuela de esquí y un área de juegos de nieve.

Un viaje a las Termas de Chillán ofrece una particular mezcla de dos opciones opuestas por el vértice. Por un lado, el vértigo y la silenciosa velocidad del deporte blanco. Y en el otro extremo, el rélax absoluto del spa, el confort y la buena comida. En este caso, los extremos se complementan.


El placer de sumergirse en las cálidas aguas de la piscina cubierta.

DATOS UTILES

Cómo llegar: LanChile vuela a la ciudad de Concepción vía Santiago por un precio de alrededor de $ 330 (impuestos incluidos). El vuelo interno dura 50 minutos, y luego se debe tomar un transfer hasta las Termas de Chillán que tarda una hora y media.

Dónde alojarse: el Gran Hotel Termas de Chillán, con cinco estrellas, ofrece todos los servicios de spa, piscina termal con solarium, guardería infantil, sala de juegos y cancha de squash. Un paquete de 7 noches en la segunda mitad de julio cuesta desde $ 1565 en adelante por persona, de acuerdo con el nivel de la habitación. En las semanas sucesivas los precios van en descenso, hasta llegar casi a la mitad. En la primera semana de setiembre el mismo paquete cuesta $ 970, y durante el resto del mes hasta el 12 de octubre baja a $ 820. Este programa incluye media pensión, los transfers desde y hasta el aeropuerto de Concepción (el ticket aéreo se paga aparte), 7 tickets de andarivel, uso de la piscina termal techada, sauna, gimnasio, y uso de las pistas de esquí. Quien no desee esquiar, puede cambiar el uso de las pistas por un programa muy completo de spa. Hay un programa mini-week de cuatro noches que cuesta $ 894 en la segunda quincena de julio, y $ 468 a partir del 8 de setiembre. Aquí también se puede optar entre los servicios de esquí o de spa. Teléfono 0056-2-233 1313. E-mail: opera@termachillan.cl

Hotel Pirigallo: El precio por persona con media pensión es de $ 1095 en la segunda mitad de julio, $ 840 durante el mes de agosto, y $ 600 desde setiembre en adelante.

Condominios: equipados con heladera y microonda. Uno para cuatro personas cuesta por semana $ 1320 en la segunda semana de julio, $ 1490 en la segunda mitad de julio, $ 1320 en agosto, y $ 950 desde setiembre en adelante.

Internet: www.termaschillan.com www.skichillan.com

La estrella ferroviaria

El Tren a las Nubes es uno de los viajes más fantásticos que se pueden hacer en el país. Es una atracción de fama tal que supera en mucho nuestras fronteras: turistas de todo el mundo suben al tren para llegar hasta el corazón de la Puna, a más de 4000 metros de altura.

TEXTOS Y FOTOS:
GRACIELA CUTULI

Para describir lo que es el Tren a las Nubes hace falta toda una lista de superlativos. No sólo es uno de los trenes más altos del mundo (el tercero, para ser precisos) y una de las mayores obras de ingeniería del continente, sino que también es la excursión más buscada por los extranjeros de visita en la Argentina.

Es que el tren que viaja hasta las nubes es famoso gracias a programas de televisión difundidos en los países más lejanos, conocido también por relatos de viajeros y hasta admirado en los clubes de fanáticos de ferrocarriles de todo el mundo. Basta con los datos acerca de su construcción y recorrido para sufrir vértigo, aún más que la altura a la cual llega después de una larga mañana de viaje a través de un paisaje de salvaje belleza. En 435 kilómetros sube desde 1187 hasta 4186 metros sobre el nivel del mar, pasa por dos zig-zags que lo hacen ascender varias decenas de metros en el mismo lugar, da vuelta sobre sí mismo dos veces (son los famosos rulos, círculos completos que forman los rieles), pasa por 13 viaductos y otros tantos túneles. Tomen asiento... el viaje empieza.

DEJANDO SALTA Desde las seis y media, los pasajeros empiezan a llegar a la estación de Salta, en medio de la oscuridad de esta época del año. En la ciudad dormida, el bullicio de la estación forma como una isla de colores y sonidos. En el hall, un conjunto de músicos recibe a los viajeros, mientras en los andenes los vendedores ambulantes van de ventana en ventana para ofrecer chicles, agua mineral y hojas de coca. Dentro de los coches, un video presenta los principales puntos del viaje que recién está por empezar. Son imágenes de paisajes grandiosos, bañados en un sol radiante, y sonrisas de gente para quienes la llegada del tren es la única atracción de la semana. De pronto, los altavoces empiezan a anunciar el inicio del viaje, en varios idiomas, y hacen una breve reseña de la hazaña que fue construir este ramal de ferrocarril en el corazón de una de las montañas más altas del globo.

Las huertas de las afueras de Salta apenas se adivinan como manchas oscuras detrás de los vidrios empañados. Todavía es de noche afuera. El aroma de los cafés y los tés de coca distribuidos por el personal del tren acaba de despertar a los pasajeros. Los comentarios hacen remontar el viaje a principios del siglo XX, cuando había que buscar vías de comunicación e intercambio entre los nortes de Argentina y Chile y sus crecientes economías. La idea de construir una vía férrea a través de la Puna entre Salta y Atacama no era nueva: ya en 1889 algunos soñadores habían presentado proyectos, hasta que en 1905 una ley propone realizar estudios para buscar un trazado. Sin embargo, habrá que esperar hasta el 12 de marzo de 1921 para que se empiecen las obras. Para que empiece una de las mayores aventuras de la ingeniería del siglo pasado.

A PICO Y PALA El tren se desliza en medio del fértil valle de Lerma, a través de una exuberante vegetación, hasta llegar a la estación de Campo Quijano en apenas media hora. Ya hay luz afuera, bastante para ver en la estación una vieja locomotora Baldwin, que recuerda aquellas máquinas pioneras que recorrían el ramal en los años 40. Campo Quijano nació en 1921, gracias a la llegada del tren, y es el primer hito en la larga historia de su construcción. Aunque todavía en esta zona el trabajo fue fácil. Más arriba, a más de 4000 metros de altura, el trabajo se veía doblemente obstaculizado por la altura y el clima, así como por los relieves. Sin embargo, el millar de obreros que inauguró con palas y picos las obras en el mismo año 1921 estaba alentado por la hazaña que representaba la obra y sobre todo por un sueldo que era casi tres veces superior al pago normal de la época.

Avanzando tramo por tramo, la construcción tardó 27 años en concretarse. Recién en 1948 se unieron las vías argentinas y chilenas, al pie del volcán Socompa. El trazado definitivo de la obra, así como el golpe de genio que permitió su realización, se debe a un ingeniero franconorteamericano, Richard Fontaine Maury. Fue él quien impulsó el trazado hacia Socompa y no por Huaytiquina, como se quería en un primer momento. Fue él también quien insistió en que, para ser utilizable, la vía no podía superar una pendiente mayor a 25 grados (25 metros de altura por kilómetro). Superado este valor, había que utilizar una cremallera que no hubiera resistido los extremos del clima puñeno. Para no sobrepasar esa pendiente, tuvo que poner en práctica dos ideas muy atrevidas: los zigzags y los rulos.

FIGURAS SOBRE LA MONTAÑA Estas dos obras maestras de la ingeniería ferroviaria se encuentran en el primer tramo de la vía, entre las estaciones de El Alisal y Almagro. Sin embargo, la primera obra en recibir al tren es el viaducto que pasa por encima del río Toro, en medio de la Quebrada que lleva su nombre. Las aguas barrosas del río forman un lecho ancho que atraviesa el tren, a la sombra de las montañas cuyas cumbres ya van siendo bañadas por la luz del sol de la mañana. Al pie del viaducto, los autos que siguen el convoy paran para que sus pasajeros saquen fotos. Para ellos, la atracción es el tren mismo. Para los pasajeros del tren, mientras tanto, la atracción empieza a ser la quebrada: en pocos kilómetros, el paisaje cambia radicalmente, y la densa vegetación se esclarece para dejar lugar a un panorama rocoso, donde se empiezan pronto a ver los primeros cardones, que acompañarán al tren durante varias horas. En los vagones siguen los comentarios acerca de la vida del ingeniero Maury y de la construcción del ramal, en castellano, inglés, francés y portugués, los idiomas más utilizados y más escuchados junto con el alemán y el italiano. Los pasajeros esperan las primeras obras de ingeniería: los zig-zags. El primero está en la estación de El Alisal, el segundo en Chorrillos, 9 kilómetros más lejos. Estos zig-zags forman como Z gigantescas que dibujan los trazados de las vías en el flanco de montaña. El tren


Artesanías, tejidos y habitantes de la Puna es

La estrella ferroviaria

El Tren a las Nubes es uno de los viajes más fantásticos que se pueden hacer en el país. Es una atracción de fama tal que supera en mucho nuestras fronteras: turistas de todo el mundo suben al tren para llegar hasta el corazón de la Puna, a más de 4000 metros de altura.

TEXTOS Y FOTOS: GRACIELA CUTULI

Para describir lo que es el Tren a las Nubes hace falta toda una lista de superlativos. No sólo es uno de los trenes más altos del mundo (el tercero, para ser precisos) y una de las mayores obras de ingeniería del continente, sino que también es la excursión más buscada por los extranjeros de visita en la Argentina.

Es que el tren que viaja hasta las nubes es famoso gracias a programas de televisión difundidos en los países más lejanos, conocido también por relatos de viajeros y hasta admirado en los clubes de fanáticos de ferrocarriles de todo el mundo. Basta con los datos acerca de su construcción y recorrido para sufrir vértigo, aún más que la altura a la cual llega después de una larga mañana de viaje a través de un paisaje de salvaje belleza. En 435 kilómetros sube desde 1187 hasta 4186 metros sobre el nivel del mar, pasa por dos zig-zags que lo hacen ascender varias decenas de metros en el mismo lugar, da vuelta sobre sí mismo dos veces (son los famosos rulos, círculos completos que forman los rieles), pasa por 13 viaductos y otros tantos túneles. Tomen asiento... el viaje empieza.

DEJANDO SALTA Desde las seis y media, los pasajeros empiezan a llegar a la estación de Salta, en medio de la oscuridad de esta época del año. En la ciudad dormida, el bullicio de la estación forma como una isla de colores y sonidos. En el hall, un conjunto de músicos recibe a los viajeros, mientras en los andenes los vendedores ambulantes van de ventana en ventana para ofrecer chicles, agua mineral y hojas de coca. Dentro de los coches, un video presenta los principales puntos del viaje que recién está por empezar. Son imágenes de paisajes grandiosos, bañados en un sol radiante, y sonrisas de gente para quienes la llegada del tren es la única atracción de la semana. De pronto, los altavoces empiezan a anunciar el inicio del viaje, en varios idiomas, y hacen una breve reseña de la hazaña que fue construir este ramal de ferrocarril en el corazón de una de las montañas más altas del globo.

Las huertas de las afueras de Salta apenas se adivinan como manchas oscuras detrás de los vidrios empañados. Todavía es de noche afuera. El aroma de los cafés y los tés de coca distribuidos por el personal del tren acaba de despertar a los pasajeros. Los comentarios hacen remontar el viaje a principios del siglo XX, cuando había que buscar vías de comunicación e intercambio entre los nortes de Argentina y Chile y sus crecientes economías. La idea de construir una vía férrea a través de la Puna entre Salta y Atacama no era nueva: ya en 1889 algunos soñadores habían presentado proyectos, hasta que en 1905 una ley propone realizar estudios para buscar un trazado. Sin embargo, habrá que esperar hasta el 12 de marzo de 1921 para que se empiecen las obras. Para que empiece una de las mayores aventuras de la ingeniería del siglo pasado.

A PICO Y PALA El tren se desliza en medio del fértil valle de Lerma, a través de una exuberante vegetación, hasta llegar a la estación de Campo Quijano en apenas media hora. Ya hay luz afuera, bastante para ver en la estación una vieja locomotora Baldwin, que recuerda aquellas máquinas pioneras que recorrían el ramal en los años 40. Campo Quijano nació en 1921, gracias a la llegada del tren, y es el primer hito en la larga historia de su construcción. Aunque todavía en esta zona el trabajo fue fácil. Más arriba, a más de 4000 metros de altura, el trabajo se veía doblemente obstaculizado por la altura y el clima, así como por los relieves. Sin embargo, el millar de obreros que inauguró con palas y picos las obras en el mismo año 1921 estaba alentado por la hazaña que representaba la obra y sobre todo por un sueldo que era casi tres veces superior al pago normal de la época.

Avanzando tramo por tramo, la construcción tardó 27 años en concretarse. Recién en 1948 se unieron las vías argentinas y chilenas, al pie del volcán Socompa. El trazado definitivo de la obra, así como el golpe de genio que permitió su realización, se debe a un ingeniero francoorteamericano, Richard Fontaine Maury. Fue él quien impulsó el trazado hacia Socompa y no por Huaytiquina, como se quería en un primer momento. Fue él también quien insistió en que, para ser utilizable, la vía no podía superar una pendiente mayor a 25 grados (25 metros de altura por kilómetro). Superado este valor, había que utilizar una cremallera que no hubiera resistido los extremos del clima puñeno. Para no sobrepasar esa pendiente, tuvo que poner en práctica dos ideas muy atrevidas: los zigzags y los rulos.

FIGURAS SOBRE LA MONTAÑA Estas dos obras maestras de la ingeniería ferroviaria se encuentran en el primer tramo de la vía, entre las estaciones de El Alisal y Almagro. Sin embargo, la primera obra en recibir al tren es el viaducto que pasa por encima del río Toro, en medio de la Quebrada que lleva su nombre. Las aguas barrosas del río forman un lecho ancho que atraviesa el tren, a la sombra de las montañas cuyas cumbres ya van siendo bañadas por la luz del sol de la mañana. Al pie del viaducto, los autos que siguen el convoy paran para que sus pasajeros saquen fotos. Para ellos, la atracción es el tren mismo. Para los pasajeros del tren, mientras tanto, la atracción empieza a ser la quebrada: en pocos kilómetros, el paisaje cambia radicalmente, y la densa vegetación se esclarece para dejar lugar a un panorama rocoso, donde se empiezan pronto a ver los primeros cardones, que acompañarán al tren durante varias horas. En los vagones siguen los comentarios acerca de la vida del ingeniero Maury y de la construcción del ramal, en castellano, inglés, francés y portugués, los idiomas más utilizados y más escuchados junto con el alemán y el italiano. Los pasajeros esperan las primeras obras de ingeniería: los zig-zags. El primero está en la estación de El Alisal, el segundo en Chorrillos, 9 kilómetros más lejos. Estos zig-zags forman como Z gigantescas que dibujan los trazados de las vías en el flanco de montaña. El tren avanza sobre un tramo, anda hacia atrás sobre otro y avanza de nuevo sobre un tercer tramo, siempre ascendiendo. En El Alisal se ganan así en el mismo lugar 54,79 metros de altura. En Chorrillos se ganan 48 metros. Desde la ventana, las pequeñas estaciones (apenas un par de casitas con una capilla blanca) se empequeñecen, como en un despegue de avión.

Los rulos se encuentran más lejos, entre las estaciones de Meseta y Almagro. Están ya a más de 3000 metros de altura, en medio de un paisaje claramente de Puna, donde las montañas muestran sus flancos de varios colores y los cardones apuntan al azul intenso de un cielo sin nubes. En estos rulos, las vías vuelven a pasar por encima de sí mismas después de cerrar un círculo alrededor de una montaña. Es la segunda idea genial que tuvo el ingeniero Maury para construir el trazado del ramal y no superar la pendiente máxima.

AL CORAZÓN DE LA PUNA Ahora, los siguientes momentos fuertes del viaje serán la llegada a San Antonio de los Cobres, y por supuesto la llegada al Viaducto de La Polvorilla, la verdadera meta, una obra magnífica en medio de la desolada montaña salteña. En el tren, los viajeros esperan visitando los diferentes vagones. Además del restaurante (hay tres servicios antes de llegar al viaducto, para los cuales hay que inscribirse y reservar mesa), hay un bar en uno de los vagones con un pequeñito kiosco de souvenires, donde se pueden comprar mapas y libros de recuerdos. También hay una estafeta postal, donde se puede mandar postales con un matasellos especial del tren. Es sin duda uno de los mejores recuerdos que se puede enviar a los amigos, desde las mismas nubes.

El tren está llegando a San Antonio de los Cobres, la capital de la Puna. Desde la vía férrea se ven apenas grupos de techos de chapa. No se trata de una ciudad, sino más bien de un pueblo. Los chicos ya corren a la par de los vagones, ofreciendo sus artesanías o pidiendo biromes ycaramelos. Pero no hay parada en la estación de San Antonio a la ida, ya que el tren va directamente al viaducto. Antes de llegar a cruzarlo, el convoy hace una parada en la estación de una mina abandonada, Mina Concordia. Es que hay que cambiar de lugar la locomotora. Por algunos instantes, hasta el regreso, va a pasar a la cola del convoy, empujándolo hasta el viaducto. Esta parada permite un primer contacto con los chicos y las vendedoras de la región, que se apresuran alrededor de los vagones para ofrecer sus trabajos: hermosas prendas de lana de llama, objetos hechos con piedras y minerales.

En cada vagón, los tubos de oxígeno ya están ocupados por quienes empiezan a sentir el apunamiento, pero el aporte de oxígeno y el té de coca permiten hacerlo pasar rápidamente.

LA TORRE EIFFEL DE LA PUNA Y de repente, tras el codo de la vía, detrás de una pared de roca, aparece el tramado de barras metálicas del viaducto, suspendidas sobre 63 metros de vacío, a casi 4200 metros de altura. Los guías no temen compararlo con una Torre Eiffel perdida en medio de un valle puneño. Sus 224 metros de largo se curvan, como si hubiera sido pensado para que los turistas de hoy puedan sacar mejores fotos desde las ventanillas. Es la obra mayor de todo el ramal del ingeniero Maury. Sin embargo, él no lo pudo ver, ya que en 1929 –dos años antes de inaugurarlo– fue apartado de la obra por el gobierno de facto del general Uriburu. La obra incluso fue paralizada durante un par de años, hasta que la vuelta de la democracia permitió seguirla y terminarla, en 1948. Después de pasar y volver a pasar sobre el viaducto, en medio de silbidos que el eco hace vibrar en el infinito silencio de las montañas, el tren se para alrededor de media hora para que los pasajeros puedan bajarse y sacar más fotos desde la vía misma. También pueden aprovechar para visitar el mercado improvisado por los lugareños sobre una placita, en el flanco de la montaña y al pie del punto panorámico que se preparó para apreciar mejor el viaducto. Es otra ocasión para comprar artesanías y productos de lana antes de volver a su asiento para esperar, después de unos minutos, la parada en San Antonio de los Cobres. Esta parada une lo folklórico con lo oficial, mientras los empleados del ferrocarril levantan una bandera en medio de un acto oficializado por cantos patrióticos, para gran alegría de las cámaras de los extranjeros presentes.

En el andén de la estación, todo el pueblo de San Antonio trata de aprovechar la bonanza semanal que trae el Tren de las Nubes, con más artesanías y productos para vender. O simplemente para vivir, aunque sea por unos minutos, en medio del bullicio de una gran estación, con gente, ruidos, música y caras nuevas, como para estar conectado cada sábado a media tarde con el mundo que se extiende allá lejos, al pie de las montañas...

BAJANDO CON MUSICA El resto del viaje es simplemente un recuerdo de la hermosa vista que dejó el viaducto en las pupilas de los viajeros. El sol ya desapareció detrás de las cumbres y pronto caerá la noche. El camino de regreso se emprende sobre las mismas vías. Algunos pocos eligen bajar a Salta en vehículos 4x4, un servicio en creciente auge desde hace un par de años. En el tren, mientras tanto, se puede asistir a espectáculos de música y fraternizar en cuantos idiomas hay en los vagones. En los pasillos se suceden los músicos y los géneros: folklore al más puro estilo salteño, música de los Andes, la más apreciada por los extranjeros, con un excelente conjunto, los Kantares, o coplas, declamadas por una pícara y menuda artista que se lleva todos los votos de los locales.

Bajo el cielo sin nubes, las estrellas aparecen en el puro cielo de la Puna. El convoy no llegará antes de la 10 de la noche a la estación de Salta. Pero bajará al ritmo de la música y de la alegría de haber vivido un momento de gran hermosura, siguiendo el recorrido y el recuerdo de una de las mayores obras que los hombres construyeron una vez en América del Sur, entre Salta y Socompa, más allá de las nubes que forman cinturones blancos en los flancos de las montañas de la Puna.

DATOS UTILES

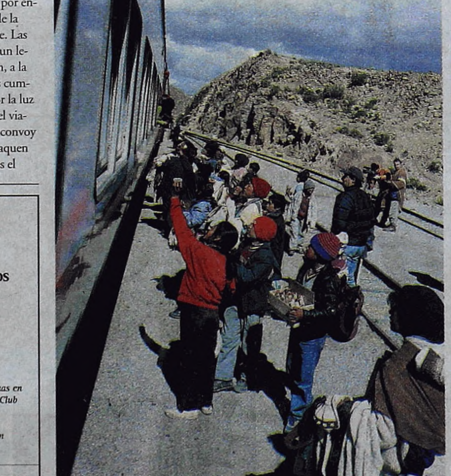
Precio: el boleto cuesta $ 105 por persona.

Reservas e informes: En Salta: Caseros 431, tel.: 0387-4314984. En Capital Federal: Esmeralda 320, piso 3. Tel.: 4326-0126. En Internet: www.trenubes.com.ar

Servicios a bordo: estafeta postal de Correo Argentino (precio sin recargo, franqueo con matasellos oficial del tren), minibar panorámico, vagón restaurante ($ 15 el almuerzo), atención médica.

¿Llama vs. tren?

El viaducto: un portentoso tramado metálico, suspendido a 63 metros y a casi 4200 metros de altura.



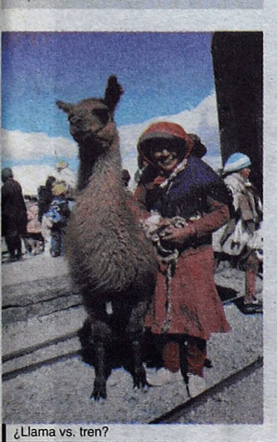
Artesanías, tejidos y habitantes de la Puna esperan a los pasajeros del Tren de las Nubes.

DATOS UTILES

Precio: el boleto cuesta $ 105 por persona.

Reservas e informes: En Salta: Caseros 431, tel.: 0387-4314984. En Capital Federal: Esmeralda 320, piso 3. Tel.: 4326-0126. En Internet: www.trenubes.com.ar

Servicios a bordo: estafeta postal de Correo Argentino (precio sin recargo, franqueo con matasellos oficial del tren), minibar panorámico, vagón restaurante ($ 15 el almuerzo), atención médica.



¿Llama vs. tren?

El viaducto: un portentoso tramado metálico, suspendido a 63 metros y a casi 4200 metros de altura.

avanza sobre un tramo, anda hacia atrás sobre otro y avanza de nuevo sobre un tercer tramo, siempre ascendiendo. En El Alisal se ganan así en el mismo lugar 54,79 metros de altura. En Chorrillos se ganan 48 metros. Desde la ventana, las pequeñas estaciones (apenas un par de casitas con una capilla blanca) se empequeñecen, como en un despegue de avión.

Los rulos se encuentran más lejos, entre las estaciones de Meseta y Almagro. Están ya a más de 3000 metros de altura, en medio de un paisaje claramente de Puna, donde las montañas muestran sus flancos de varios colores y los cardones apuntan al azul intenso de un cielo sin nubes. En estos rulos, las vías vuelven a pasar por encima de sí mismas después de cerrar un círculo alrededor de una montaña. Es la segunda idea genial que tuvo el ingeniero Maury para construir el trazado del ramal y no superar la pendiente máxima.

AL CORAZÓN DE LA PUNA Ahora, los siguientes momentos fuertes del viaje serán la llegada a San Antonio de los Cobres, y por supuesto la llegada al Viaducto de La Polvorilla, la verdadera meta, una obra magnífica en medio de la desolada montaña salteña. En el tren, los viajeros esperan visitando los diferentes vagones. Además del restaurante (hay tres servicios antes de llegar al viaducto, para los cuales hay que inscribirse y reservar mesa), hay un bar en uno de los vagones con un pequeñito kiosco de souvenires, donde se pueden comprar mapas y libros de recuerdos. También hay una estafeta postal, donde se puede mandar postales con un matasellos especial del tren. Es sin duda uno de los mejores recuerdos que se puede enviar a los amigos, desde las mismas nubes.

El tren está llegando a San Antonio de los Cobres, la capital de la Puna. Desde la vía férrea se ven apenas grupos de techos de chapa. No se trata de una ciudad, sino más bien de un pueblo. Los chicos ya corren a la par de los vagones, ofreciendo sus artesanías o pidiendo biromes ycaramelos. Pero no hay parada en la estación de San Antonio a la ida, ya que el tren va directamente al viaducto. Antes de llegar a cruzarlo, el convoy hace una parada en la estación de una mina abandonada, Mina Concordia. Es que hay que cambiar de lugar la locomotora. Por algunos instantes, hasta el regreso, va a pasar a la cola del convoy, empujándolo hasta el viaducto. Esta parada permite un primer contacto con los chicos y las vendedoras de la región, que se apresuran alrededor de los vagones para ofrecer sus trabajos: hermosas prendas de lana de llama, objetos hechos con piedras y minerales.

En cada vagón, los tubos de oxígeno ya están ocupados por quienes empiezan a sentir el apunamiento, pero el aporte de oxígeno y el té de coca permiten hacerlo pasar rápidamente.

LA TORRE EIFFEL DE LA PUNA Y de repente, tras el codo de la vía, detrás de una pared de roca, aparece el tramado de barras metálicas del viaducto, suspendidas sobre 63 metros de vacío, a casi 4200 metros de altura. Los guías no temen compararlo con una Torre Eiffel perdida en medio de un valle puneño. Sus 224 metros de largo se curvan, como si hubiera sido pensado para que los turistas de hoy puedan sacar mejores fotos desde las ventanillas. Es la obra mayor de todo el ramal del ingeniero Maury. Sin embargo, él no lo pudo ver, ya que en 1929 –dos años antes de inaugurarlo– fue apartado de la obra por el gobierno de facto del general Uriburu. La obra incluso fue paralizada durante un par de años, hasta que la vuelta de la democracia permitió seguirla y terminarla, en 1948. Después de pasar y volver a pasar sobre el viaducto, en medio de silbidos que el eco hace vibrar en el infinito silencio de las montañas, el tren se para alrededor de media hora para que los pasajeros puedan bajarse y sacar más fotos desde la vía misma. También pueden aprovechar para visitar el mercado improvisado por los lugareños sobre una placita, en el flanco de la montaña y al pie del punto panorámico que se preparó para apreciar mejor el viaducto. Es otra ocasión para comprar artesanías y productos de lana antes de volver a su asiento para esperar, después de unos minutos, la parada en San Antonio de los Cobres. Esta parada une lo folklórico con lo oficial, mientras los empleados del ferrocarril levantan una bandera en medio de un acto oficializado por cantos patrióticos, para gran alegría de las cámaras de los extranjeros presentes.

En el andén de la estación, todo el pueblo de San Antonio trata de aprovechar la bonanza semanal que trae el Tren de las Nubes, con más artesanías y productos para vender. O simplemente para vivir, aunque sea por unos minutos, en medio del bullicio de una gran estación, con gente, ruidos, música y caras nuevas, como para estar conectado cada sábado a media tarde con el mundo que se extiende allá lejos, al pie de las montañas...

BAJANDO CON MUSICA El resto del viaje es simplemente un recuerdo de la hermosa vista que dejó el viaducto en las pupilas de los viajeros. El sol ya desapareció detrás de las cumbres y pronto caerá la noche. El camino de regreso se emprende sobre las mismas vías. Algunos pocos eligen bajar a Salta en vehículos 4x4, un servicio en creciente auge desde hace un par de años. En el tren, mientras tanto, se puede asistir a espectáculos de música y fraternizar en cuantos idiomas hay en los vagones. En los pasillos se suceden los músicos y los géneros: folklore al más puro estilo salteño, música de los Andes, la más apreciada por los extranjeros, con un excelente conjunto, los Kantares, o coplas, declamadas por una pícara y menuda artista que se lleva todos los votos de los locales.

Bajo el cielo sin nubes, las estrellas aparecen en el puro cielo de la Puna. El convoy no llegará antes de la 10 de la noche a la estación de Salta. Pero bajará al ritmo de la música y de la alegría de haber vivido un momento de gran hermosura, siguiendo el recorrido y el recuerdo de una de las mayores obras que los hombres construyeron una vez en América del Sur, entre Salta y Socompa, más allá de las nubes que forman cinturones blancos en los flancos de las montañas de la Puna.



...eran a los pasajeros del Tren de las Nubes.

Noticiero

Viernes mágicos en Chapelco

Como todos los años, este invierno turistas y residentes podrán disfrutar del espectáculo gratuito de esquí nocturno en el centro invernal Chapelco, con Bajada de Antorchas y show de Fuegos Artificiales. El punto de encuentro será en la Pista de la Silla Triple, ubicada en la base de Chapelco, iluminada y musicalizada para que los visitantes puedan esquiar a la noche. El primero de estos "Viernes Mágicos de Esquí Nocturno" será el 27 de julio, el segundo el 3 de agosto, y el tercero coincidirá con la Fiesta del Montañés, una de las más tradicionales de Chapelco y San Martín de los Andes, que se realizará el sábado 11 de agosto.

Sheraton marplatense

El Hotel Sheraton de Mar del Plata ha preparado el "Paquete Vacaciones de Invierno" para pasar siete noches de descanso y recreación en la gran ciudad balnearia, con alojamiento en habitación doble, desayuno buffet en el restaurant La Pampa, entrada al Spa y Fitness Center, club de niños, actividades recreativas y juegos. Precio: 380 pesos, IVA incluido, por persona en base doble. Si se dispone de menos tiempo, también hay paquetes para 6 y 5 noches. Informes y reservas: En Buenos Aires: 4875-4694. En Mar del Plata: Sheraton Hotel (0223) 499-9120.

Pejerreyes entrerrianos

Importante para pescadores: hasta fines de agosto pueden capturarse muy buenos ejemplares de pejerreyes en los ríos entrerrianos. La mejor zona de pesca es en las ensenadas del "Bellaco" y "Mendisco" del río Uruguay, y en el río Gualeguaychú. No olvidar que la carnada favorita del pejerrey es la mojarra y el filet de dientudo, aunque no siempre desdeña a la lombriz. Informes: Dirección de Turismo de Gualeguaychú: tel: (03446) 42-7989.

MARRUECOS *La ciudad imperial de Fez*

En el medioevo musulmán

TEXTO Y FOTOS: MARIANO BLEJMAN

Fez fue la cuna del pensamiento musulmán en el pasado y centro de los movimientos independentistas a principios de siglo. Ahora, la ciudad imperial más antigua de Marruecos cuenta con la Medina habitada (barrio antiguo islámico) más grande y una de las más viejas del mundo. Tesoros arquitectónicos, mezquitas, mercados y artesanías en un laberinto de 8000 calles, pasadizos y callejuelas.

FOCUS



Ante esa mirada y esas manos labradas, casi no importa que la túnica cubra el resto.

El cielo de Fez está lleno de aves de rapiñas dando unas vueltas alrededor del pasado. Pasan rozando la puerta de la Medina, una especie de antigua ciudad imperial que fue convirtiéndose –con el tiempo– en un gran mercado de artesanos de primera mano, que ahora resisten el presente como pueden. Fez es la más vieja de las ciudades imperiales de Marruecos y el centro del islamismo ortodoxo. Cuenta en su arquitectura con el legado de las más grandes dinastías árabes de todos los tiempos, y tiene en su historia el orgullo de ser el centro de los movimientos independentistas que terminaron con la colonia del gobierno francés en 1912. Sin embargo, los vestigios de un pasado glorioso parecen perderse entre las 8000 calles, callejuelas, pasadizos, caminos y senderos que tiene la inmensa Medina, la más importante de Marruecos y la más grande de las ciudades medievales del mundo que todavía se encuentra habitada.

La puerta llamada Bab Bou Jeloud es uno de los ingresos principales a la Medina. Sin embargo, fue construida en 1913, un año después de la insurrección de abril de 1912, que comenzó con la invasión al barrio judío, el Mellah, y terminó con la independencia de Marruecos. Los arabescos de Bab Bou Jeloud representan el ojo de Alá que, como dice el Corán, todo lo sabe y todo lo ve. La intención de **Turismo/12**, entre tanta maraña de calles, es llegar hasta la Mezquita Kairaouine, en el centro de la Medina, capaz de albergar a 20.000 personas, centro medieval de la cultura musulmana.

En la entrada de Bab Bou Jeloud (*Bab* en árabe quiere decir puerta), el puesto de un comerciante trata de vender unas botellas de Coca-Cola que todavía llegan en envase de vidrio y están más que templadas. También hay unos sachets de leche y unas botellas de agua mineral Sidi Hadasam, con su nombre ilegible escrito en árabe y con su precinto cerrado. Ni cervezas, ni vinos, ni bebidas blancas. El alcohol está prohibido por el Islam, y todos acatan el mandato de Alá, un Dios sin imagen que todo lo sabe y todo lo ve.

En ese camino hacia el corazón de la Medina aparece Abdul, un niño de 13 años que se ofrece de guía, y –de paso– espanta las intermitentes interrupciones que hacen todos los marroquíes al encontrarse con un extranjero.

–¡Ey amigo!, ¡Eres español!, ¡Eres italiano!... –dice alguien, que comienza ofreciendo artesanías y mantas... y termina intentando vender haschís.

–Griego –le dije para espantarlo y ahí concluyó el asedio. Era poco probable que supiera griego.

UN PASADO ANCESTRAL

Según cuenta la historia oficial, la ciudad de Fez existe al menos desde el año 789 DC, cuando Idriss I, el fundador de la primera dinastía de Marruecos, decidió que su antigua ciudad Volubilis era demasiado pequeña para gobernar y se mudó a otra. En sus comienzos, el asentamiento fue berber, es decir estaba compuesto por la comunidad de la zona. Luego, en la época en que los árabes dejaron España (1492), unas 8000 familias moras andaluzas se asentaron en el este de la ciudad. Más tarde, iluminados por el esplendor de una ciudad próspera, llegaron árabes desde el país de Túnez y se fueron acomodando como pudieron, construyendo uno de los laberintos urbanos más grandes de la tierra. Ahora el asunto ha cambiado: quienes llegan son turistas y más turistas que quedan atrapados en sus redes milenarias. Aunque sea sólo para pasar unos días.

El roce constante con cientos de "fassis" –así se les llama a los habitantes de Fez– no produce sensaciones de asfixia, a pesar del enjambre de vendedores y compradores.

Abdul, el niño-guía, camina unos pasos más adelante, pero sin perder de vista a su "clientela". Si algún policía lo encuentra llevando turistas, puede terminar preso. Pero a él poco le importa. Una vez dentro de la Medina, las referencias externas comienzan a perderse. No hay nortes, ni sures. Tan sólo unos cuantos pasadizos con rumbo perdido.

Dos niños parecen jugar con un carrete de hilo inmenso frente a la Medersa Bou Inania, construida entre el 1350 y el 1357, un lugar de enseñanza y erudición del Islam. Las medersas, por lo general, se encuentran cerca siempre de una mezquita, centro de meditación. Este es el caso de Bou Inania. Abdul señala el carrete, que no se trata de un juego de niños, sino de un eslabón de la construcción de una típica vestimenta islámica, algo así como la "chlaba". Frente a la Medersa se encuentra un famoso reloj de agua, diseñado por un relojero medieval y mago self-time, cuyo invento dejó de andar cuando alguien, siglos después, intentó restaurar la pieza.

Todavía no hay ni rastros de la Mezquita Kairaouine. Los senderos comienzan a hacerse cada vez más estrechos cuando uno se aleja de las puertas de la Medina, delimitada por unas cuantas paredes del medioevo. De pronto se escucha el llamado de Alá, o en verdad, de alguien que desde adentro de la mezquita invita a rezar, habitualmente cinco veces al día.

Todas las calles se parecen entre sí, y a la vez todas son demasiado









diferentes, marcadas por carteles que llevan sus nombres en árabe. En ellas se observan hombres tranquilos haciendo un poco de nada, que miran la vida pasar, sin intención de detenerla. Mujeres de rasgos ocultos bajo el velo de la religión seducen con sus ojos oscuros a posibles compradores, pero no se dejan fotografiar. Un asedio constante en cada una de las tiendas de artesanía, de caóticas zapaterías, tiendas de mantas bereberes de trazado grueso e impermeable (a las que conviene entrar sólo si uno tiene la intención de comprar). Además, obviamente, unas cuantas marroquinerías, mezcladas con tiendas de ropa de segunda mano y vendedores de ilusiones en cada esquina.

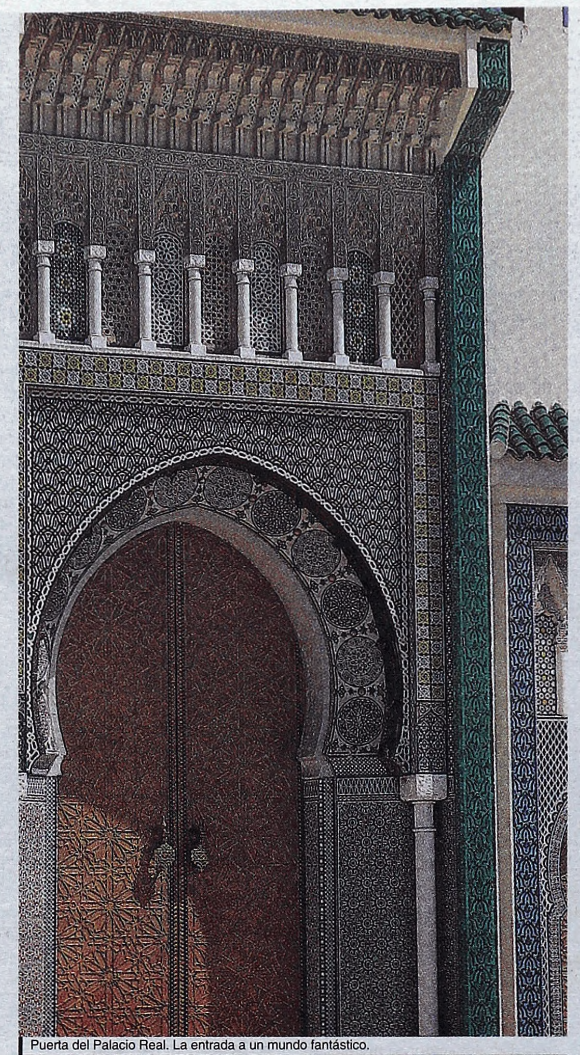
MASAJES Y TATUAJES Abdul sigue su marcha por la calle At-Talaa al-Kebir, pasando la mezquita Gazleane y luego cruza hacia otra Medersa llamada el-Attarine. Se hace difícil seguirlo. Tanto a él como a los nombres. A la derecha se encuentra un Hamman, un verdadero baño turco donde ingresan hombres y mujeres por separado, y se hacen masajes entre sí, entre hombres, claro, y entre mujeres. En este momento es el turno de los señores. El guía invita a entrar a un mundo húmedo, un tanto promiscuo. Pasando una puerta espesa y mal aceitada donde se levanta el vapor, se ve a un marroquí que le toca la espalda a otro, mientras que un tercero invita a una sesión de masajes por el módico precio de 15 dirhams, algo así como un dólar y medio. Hay que probar de todo en la vida, dicen que dicen. De pronto un escuálido marroquí retuerce el cuerpo de este cronista hacia ambos lados de su columna vertebral, como si estuviera ensañado con el alma viajera. Luego de unas cuantas contorsiones todo vuelve a la tranquilidad, ya listo para continuar la marcha por la Medina. A la salida del Hamman, el calor de la Medina parece más fresco. A unos metros aparece un Henna Souq, una casa de tatuajes temporales, que se especializa en dibujar caras, manos y cuerpos, con círculos concéntricos, figuras y siluetas delineadas sobre los contornos de los dedos de quien se preste y se ponga.

Los lugares aparecen uno detrás de otro en una maraña de empujones y, de vez en cuando hay que andar esquivándoles a los burros inmensamente cargados que no avisan y vienen sin freno. Supuestamente faltan sólo unos pasos hasta la Mezquita de Kairaouine, pero ni la sombra.

SÓLO PARA MUSULMANES Al fin, desde la Medersa el-Attarine hacia la izquierda se observan las celestiales paredes de Kairaouine (Qayrawin), la mezquita buscada. Esta y su universidad fueron construidas entre el 859 y el 862, y se convirtió en uno de los centros de enseñanza musulmán de mayor importancia durante siglos, sobrepasado solamente por el Al-Azhar en el Cairo. La Universidad alberga a unos 300 estudiantes y tiene una de las mejores bibliotecas del Islam. Pero, como todas las mezquitas, ésta sólo puede verse desde afuera, ya que la entrada sólo está permitida para losmusulmanes. Sin embargo, las siete puertas están abiertas y puede observarse el interior: un templo limpio, de hombres descalzos que se inclinan apuntando a la Meca, levantando sus plegarias hacia los ojos de Alá, que todo lo sabe y todo lo ve.

Comienza la vuelta hacia la puerta Bab Bel Jeloud. Abdul, el niño, se ha perdido ante la presencia de un policía cercano que aparece y mira que nadie haga de guía turístico espontáneo. La medida, adoptada por el gobierno hace unos pocos meses, pretende evitar la proliferación de falsos guías adultos que llevaban a los turistas por el mal camino y los terminaba espantando. Es que perderse en la Medina es muy fácil; no hay reglas aparentes, sólo la intuición y el conocimiento previo permiten encontrar el rumbo.

Una calle me lleva hacia una escalera que sube por varios pisos, dentro de una tienda bereber. Allí espera Abdul, quien señala una curtiembre que no se ve a simple vista; hay que apoyarse en el balcón de la tienda para ver la inmensa composición de redondeles rojos, blancos y negros donde se sumergen los cueros. Abdul mira hacia arriba, hacia un cielo ennegrecido por las aves de rapiña que vuelan en círculo sobre un puñado de marroquíes. Como hace siglos, siguen trabajando el cuero con sus torsos desnudos bajo el ardiente sol de Fez, la ciudad imperial más antigua de Marruecos.


Puerta del Palacio Real. La entrada a un mundo fantástico.

Noticiero

Albergues europeos

La cadena de alojamiento económico Hostels of Europe ofrece mediante su agente oficial en Argentina, Oviajes, un nuevo sistema de reservas en los hostels de París, Amsterdam, Londres, Brujas, Barcelona, Edimburgo y Salzburgo, a los titulares de la tarjeta HOE. El precio total, que varía entre $ 8 y $ 18, incluye alojamiento en habitaciones dobles, triples y cuádruples con TV y desayuno. La tarjeta cuesta $ 18 por año y se puede adquirir en la calle Uruguay 385 Piso 6 Of. 601. Tel.:4375-5099

Turismo rosarino

El Ente Turístico Rosario (ETUR) realizó esta semana en el Centro Cultural San Martín de Buenos Aires una jornada de promoción de la ciudad como destino turístico para las vacaciones de invierno.

"Italia y el viaje"

Miguel Chababo resultó ganador del concurso de ensayos llamado "Italia y el Viaje", organizado por el Ente Nacional Italiano para el Turismo (ENIT) en colaboración con la aerolínea Alitalia.

Tam y trenes alemanes

La aerolínea brasileña TAM firmó un convenio con la compañía ferroviaria alemana Deutsch Bahn mediante el cual aquellos pasajeros que vuelen a Frankfurt por TAM tendrán incluida en la tarifa, sin costo adicional, una conexión en trenes que viajan a 300 kilómetros por hora a cualquiera de las ciudades de todo el país.

POR BERTRAND PICCARD *

Siento que la aventura que estoy viviendo comenzó mucho antes del proyecto Breitling Orbiter y se inscribe en la historia de mi familia a lo largo de varias generaciones. Gran parte de mi infancia está impregnada del recuerdo de las aventuras científicas, exploraciones y descubrimientos de mi abuelo y de mi padre.

Mi abuelo Augusto, físico suizo, era profesor en la Universidad de Bruselas. Para estudiar los rayos cósmicos, inventó el principio de la cápsula presurizada y construyó un globo capaz de transportarlo hasta la estratosfera. A esa altitud, en efecto, los rayos cósmicos no están tan absorbidos por la atmósfera terrestre y, por tanto, son más fáciles de observar.

En 1931, ascendió a una altura de 16 mil metros y alcanzó los 17 mil metros el año siguiente. Fue no solamente el primer hombre que penetró en la estratosfera sino también el primero en ver con sus propios ojos la curvatura de la Tierra. Más aún, demostró que era posible volar a alturas extremas, sobre las capas de nubes, del viento y de las inclemencias del tiempo, donde los aviones consumirían menos carburante en razón de la disminución de la resistencia del aire. Su invención de la cabina presurizada fue utilizada a partir de entonces por la aviación y los programas espaciales. Esas ascensiones estratosféricas, superando todo cuanto el hombre había imaginado hasta entonces, hicieron de él un héroe, felicitado en cada uno de sus regresos a la tierra como lo serían más tarde los astronautas. Por eso, no es extraño que Hergé se inspirara en él como modelo para crear a su profesor Tornasol.

Lejos de dormirse en los laureles, Augusto ideó a continuación un submarino al que llamó el Batiscafo. Inventado para explorar las grandes profundidades marinas, funcionaba según el principio del globo estratosférico. Realizó sus primeras inmersiones en compañía de mi padre, Jacques, y bajó a 3 mil metros. Luego, el 23 de enero de 1960, mi padre, acompañado de Don Walsh, un oficial de la marina americana, se sumergió a 11 mil metros hasta el fondo de la fosa de las Marianas, en el Pacífico, la mayor profundidad marina jamás alcanzada.

Mi padre continuó sus investigaciones construyendo el primer submarino turístico, capaz de transportar a cuarenta pasajeros. Inventó a continuación un submarino destinado a derivar unos 5 mil kilómetros a lo largo de la corriente del Golfo, de Florida a Nueva Escocia, como un globo impulsado por los vientos. El objetivo era mantenerse sumergido durante períodos de un mes observando los peces y otras criaturas marinas arrastradas por la corriente.

Realizó su proyecto con la ayuda de Grumman Aerospace Corporation, que acababa de crear un departamento oceanográfico. Yo tenía diez años cuando, en 1968, mi familia se instaló por dos años en West Palm Beach. Como Grumman construía asimismo los módulos lunares del programa Apolo, tuve el privilegio de pasar mucho tiempo en Cabo Kennedy, donde



En un silencio absoluto, el Breitling Orbiter 3 vuela sobre los Alpes.

LECTURAS *La vuelta al mundo en 20 días*

Intrépidos en el aire

El 21 de marzo de 1999, después de 19 días, 21 horas y 55 minutos de vuelo, Bertrand Piccard y Brian Jones aterrizaron en el desierto de Egipto, completando así la primera vuelta al mundo sin escalas en un globo aerostático. Los pasos previos de esa hazaña en este relato sobre la estirpe familiar de un explorador.

simpaticé con varios astronautas, así como con Werner von Braun, el director del programa espacial americano; todos eran conocidos de mi padre. (...) A través de ellos, intuía hasta qué punto la vida podía ser extraordinaria si uno consagraba su energía a explorar el mundo y su universo. La admiración que me inspiraban esos hombres y el entusiasmo que sentía al vivir desde dentro su fabulosa empresa modificarían mi visión de la vida. Desde entonces, mis ojos se orientarían hacia el cielo. Y yo también volaría.

Pero, ¿cómo? Hasta los dieciséis años, me sentía desanimado por la seguridad de que, al pisar la Luna, el hombre había realizado su última gran aventura y vaciado el futuro de todo interés. Todo cambió en 1974, cuando vi una de las primeras aladeltas que volaban en Europa. Fue una revelación, e inmediatamente aprendí a pilotar uno de esos rudimentarios aparatos. (...) Después de una jornada de vuelo, comprobaba que cada segundo, cada emoción, cada pensamiento, cada imagen quedaban grabados intensamente en mí... y que, en comparación con esos minutos, el resto deltiempo parecía gris. Llegué a la convicción de que vivimos la mayor parte de nuestro tiempo con un piloto automático y que sólo utilizamos un porcentaje mínimo de nuestras capacidades. Mejorando la calidad del contacto con nosotros mismos, resulta posible incrementar nuestra eficacia de manera insospechada. (...)

La evolución parece poco ortodoxa, pero creo que puedo afirmar que el aladelta me condujo a la psicología y a la medicina. Empecé a pensar que buena parte de los problemas psicológicos proceden de la incapacidad de vivir el instante presente en conexión con uno mismo. Hay muchas personas que viven en el pasado, con temores perpetuos que las hacen ser depresivas, o bien en el futuro, paralizadas por fases de angustia. Desde mi punto de vista, dado que sólo podemos actuar sobre el presente, lo importante era localizar en él toda la concentración y toda la energía. Estaba convencido de que podía aplicarse a la psicoterapia lo que el aladelta me había enseñado. No incitando a los pacientes a volar sino conduciéndolos a desarrollar en ellos los recursos necesarios para aumentar su nivel de conciencia. (...)

"CUANDO EL VIENTO SOPLE..." Fui invitado a una gran cena ofrecida en Château-d'Oex en honor de los aeronautas que participaban en la Semaine de Montgolfière que se celebraba todos los inviernos. (...) Me senté allí, al lado de Wim Verstraeten, un belga simpático y sonriente que ya me había lanzado varias veces desde su globo en forma de Schtrumpf. Wim me comentó que había sido invitado a participar en la primera carrera transatlántica en globo, el Chrysler Challenge, que se celebraría en otoño. Me dio a entender que con mi experiencia del vuelo ultraligero y mis conocimientos médicos podría, como copiloto, aportar una dimensión complementaria a la empresa.

Me quedé desconcertado.

Estaba acostumbrado a volar de frente al viento, a controlar mi ala casi al milímetro sintiendo el aire contra mi rostro, a decidir mi trayectoria y mi lugar de aterrizaje. Y de pronto, me proponían que aceptase abandonarme al viento sobre un océano de 5 mil kilómetros, sin posibilidad real de dirigirme. Además, un globo avanza con la masa de aire que lo propulsa, exactamente a la misma velocidad, lo que da constantemente a los ocupantes la impresión subjetiva de estar totalmente detenidos. En mi calidad de piloto de aladelta, no tenía ninguna razón para que esta perspectiva me sedujera.

Pero la historia del Atlántico Norte, esa inmensidad que separa el Antiguo del Nuevo Mundo, por el que millones de occidentales se interrogaron hasta 1492, me fascinaba. Después de Cristóbal Colón, sucesivas oleadas de aventureros lo atravesaron, en busca de una nueva vida, de un Eldorado mítico. Luego la historia continuó con los desafíos del Ruban azul y con los catorce intentos fallidos de travesías en globo, hasta el triunfo de Double Eagle II; en 1978... Y antes de eso, por supuesto, con Charles Lindbergh. (...)

Unos días después, iniciaba mi aprendizaje como aeronauta.

Durante el verano, realicé con un grupo de médicos un viaje de estudio sobre diferentes aspectos de la medicina china. Aprovechando un momento libre, fui a deambular por las calles de Shanghai. Empujé la puerta de una tienda de antigüedades y fui a dar con un bol que contenía diversos talismanes y medallas a los que tan aficionados eran antaño los chinos. Una de aquellas piezas atrajo mi atención, la cogí y pedí al vendedor que me tradujera los cuatro ideogramas grabados sobre una de sus caras.

–Se trata –dijo– de un antiguo proverbio: "Cuando el viento sople en la misma dirección que tu camino, te traerá una gran dicha".

¡Si este mensaje no era una señal del destino, de qué se trataba! Tras dieciocho años de vuelo delta y de ULM, tratando de dominar el viento de frente, el viento contrario, de enfrentarme a las turbulencias y las sacudidas de las figuras acrobáticas, recibía la confirmación de lo quehabía presentido durante mi cena con Wim: era el momento de dar media vuelta, de renunciar al deseo de controlarlo todo, de pasar al viento en la espalda y aceptar –¿al fin?– verme llevado por el soplo de la Naturaleza. ●



El ojo de buey de babor enmarca una magnífica vista del monte Cervino.

* *Autor junto con Brian Jones de* La vuelta al mundo en 20 días. *Ediciones Península, 2000. Barcelona, España.*